il tender
notiziario della sat dlf udine
Numero 67 Anno 17 (4) Dicembre 2012

Ferrovie: NO, grazie

Sul numero scorso de **il tender** erano riportate due notizie relative a fatti che hanno avuto ulteriori sviluppi: la richiesta di soppressione della tratta Udine-P.M. Vat della Pontebbana e la sospensione del traffico sulla Pedemontana Sacile-Gemona.
Agli inizi di novembre è iniziata la raccolta delle firme per la soppressione della tratta urbana udinese della Pontebbana. Le motivazioni sono sempre le stesse: il traffico ferroviario di 50 treni giornalieri (perciò 350 alla settimana, fanno notare i promotori della protesta) disturba acusticamente i residenti, poi ci sono le vibrazioni che provocano danni, c'è il pericolo che si verifichi un altro disastro di Viareggio perché sui treni vengono trasportate merci pericolosissime come il GPL, la ferrovia divide in due la città con la continua chiusura dei passaggi a livello che comporta il blocco del traffico ed anche un aumento dell'inquinamento perché gli autisti dei mezzi fermi ai PL non spengono i motori. Un guasto al passaggio a livello di via Buttrio ha fatto rincarare la dose delle proteste, perché è stato fatto notare che la continua chiusura delle sbarre blocca anche i mezzi di soccorso. Nella protesta si è anche inserito uno pneumologo, che è anche consigliere comunale: sostiene che il passaggio dei treni solleva polvere e residui di ferro che contribuiscono ad aumentare l'inquinamento atmosferico ed anche i mezzi diesel (quali, forse qualche Minuetto diesel? N. d.R.) emettono particolato che l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha da poco classificato come altamente cancerogeno (allora come la mettiamo con l'altissimo numero di mezzi diesel su gomma che circolano sulle strade e con gli impianti di riscaldamento ancora a gasolio? N. d.R.). Queste affermazioni sono poi state smentite dall'ARPA che ha dichiarato non esserci valori anomali nella zona. Comunque il Comune ha predisposto l'installazione di una centralina mobile al passaggio a livello di via Cividale per monitorare i livelli di PM 10.
Alla petizione si sono aggiunti molti politici, tra questi il sindaco di Udine, consiglieri comunali, l'assessore regionale alle infrastrutture, questo perché si stanno approssimando le elezioni comunali, provinciali e regionali, oltre a quelle nazionali; questo ha fatto dichiarare ad altri politici che è solo propaganda per raccogliere un pugno di voti in più. Il sindaco di Udine ha anche dichiarato che sta valutando la possibilità di emettere una ordinanza con cui vietare il passaggio dei treni merci in città! Un deputato ha perfino presentato un'interrogazione parlamentare ai ministri dei trasporti, dell'ambiente, della sanità e dell'interno. Anche il parroco di due delle parrocchie attraversate dalla linea ha organizzato una conferenza dimostrando di essere dalla parte dei "dimostranti".
Qualcuno chiede l'installazione di barriere fonoassorbenti, mentre le Ferrovie fanno sapere di essere a conoscenza del problema, ma al momento non hanno le risorse per attrezzare la linea di cintura e che comunque i tempi per farlo sarebbero piuttosto lunghi.
Alla fine di dicembre i promotori della protesta hanno dichiarato di avere raccolto oltre 4000 firme contro la ferrovia (qualcuno dice anche 5000).
L'autore di questo articolo ha scritto una lettera al Messaggero Veneto nella quale si faceva notare che la ferrovia a Udine non è mai stata tanto amata fin da tempi della sua costruzione e che la Pontebbana è stata realizzata in aperta campagna, quindi è la città che l'ha "fagocitata" specialmente nel secondo dopoguerra, pertanto la colpa è di chi ha lasciato costruire abitazioni nei pressi della ferrovia, sottintendendo che nessuno obbliga la gente ad andare ad abitare vicino a fonti che producono rumore.
Altre due lettere a favore della ferrovia sono state poi pubblicate dal giornale locale. In una l'autore ha fatto notare che ha scelto lui di andare a abitare vicino alla ferrovia ben sapendo a cosa andava incontro e che si è ben presto abituato al passaggio dei treni, che sono il mezzo meno inquinante. Ed ha anche fatto notare anche lui che nessuno ha obbligato i "malcapitati" a comperare o ad affittare le case vicino ai binari. Nell'altra lettera è stato fatto notare che l'autore ha rifiutato la firma della petizione perché non vengono proposte valide alternative, perché la Pontebbana non ha mai ucciso nessuno, che sono le strade ad essere ad alto rischio, facendo preciso riferimento alle autocisterne che trasportano il GPL, che l'inquinamento è dovuto ai mezzi circolanti sulle strade

EC Goldoni ripreso in località Planis (ist. Bearzi) nel 2002 (foto E. Ceron)

La Taurus E 190 005 con un Ro-La imbocca la linea di circonvallazione di Udine al vecchio Bivio Pradamano il 24 luglio 2008 (foto E. Ceron)

ed a tante attività che utilizzano combustibili. infine ha ricordato che i passaggi a livello interessano strade a carattere principalmente locale.
Stranamente, rispetto al solito, nessuno ha ribattuto a queste lettere pro ferrovia.
A questo punto noi della SAT ripetiamo che queste persone comperano o affittano un appartamento vicino alla ferrovia perché costa meno, ben sapendo che il passaggio dei treni comporta del rumore, poi però cominciamo a protestare e a chiedere la soppressione della linea, visto che ci sarebbe un'alternativa, tanto paga Pantalone, cioè tutti noi considerato che il gruppo FS appartiene allo stato. Altra osservazione: il problema non si sposta poi in altre zone, in questo caso Laipacco (che aveva già protestato quando è stata interrata la circonvallazione che attraversa questa frazione) e le vie Buttrio e Pradamano limitrofe alla linea per Trieste dove verrebbero obbligatoriamente deviati i treni diretti verso Pordenone e Treviso? E non è forse obbligatorio trasportare le merci pericolose su ferrovia, che è molta più sicura del trasporto su gomma? Qualche socio vuole anche provocatoriamente proporre la costruzione di una strada a scorrimento veloce sul sedime che verrebbe lasciato libero dalla ferrovia per liberare dal traffico la zona di viale Trieste che spesso è congestionata, ma questo non piacerebbe al comitato di protesta che ovviamente propone la solita pista ciclabile che poi non verrebbe usata da nessuno!
Comunque il nostro socio Enrico Ceron ha avanzato un'idea che metterà tutti d'accordo: eliminiamo tutte le ferrovie da Udine!
Altro tema del giorno in fatto di ferrovie in regione è la sospensione, probabilmente definitiva, del traffico sulla Pedemontana.
Ovviamente con il nuovo orario la sospensione del servizio sulla Sacile-Gemona, già iniziata in estate a seguito del deragliamento del Minuetto (vedi n. precedente del **il tender**) è continuata. La motivazione data da Trenitalia è che non c'è utenza e pertanto il servizio è diseconomico. La Regione, dopo aver ricordato a Trenitalia che ha un contratto di servizio (comunque rispettato perché garantisce un servizio sostitutivo, peraltro con minibus), si è detta pronta a gestire ed anche ad assumersi la proprietà della linea seguendo il modello FUC. Il Comune di Gemona fa notare che "Trenitalia e RFI, nonostante siano aziende partecipate interamente dallo Stato, continuano a ragionare solo sulla base dei numeri, senza tenere conto delle esigenze del territorio: trattandosi di un servizio essenziale, non può essere gestito solo con la logica del profitto". Anche il CIPAF (Consorzio per lo sviluppo Industriale ed Economico della Zona Pedemontana Alto Friuli), amministratore della zona industriale di Rivoli di Osoppo che è raccordata alla Gemona-Sacile con una movimentazione di 35.000 carri all'anno, è intervenuto nella questione chiedendo il ripristino del servizio e l'intervento di RFI per la manutenzione della tratta Gemona-Osoppo che deve essere portata dalla classe B alla classe D4 (da 16 a 22,5 t di portata assiale) per permettere la circolazione di tutto il materiale ferroviario. Infatti le Taurus non possono circolare e le altre locomotive lo fanno in deroga.
E' nato anche un comitato spontaneo a favore di questa linea; è formato da pendolari, utenti e cittadini della zona. Ha organizzato una staffetta che ha "percorso" la linea. Il motto, scritto su uno striscione che è stato appeso nelle varie località, è "Treni-taglia ridacci il nostro treno". La staffetta è partita da Gemona il 3 novembre ed è arrivata a Sacile il 7 dicembre. In ogni comune della linea, oltre all'esposizione dello striscione, sono state organizzate mostre e conferenze.
Il nostro socio Romano Vecchiet è sempre stato in prima linea. Aveva già cominciato tenendo due conferenze sulla storia della Pedemontana tenutesi a Valeriano il 26 luglio e a Pinzano il 21 settembre. Ha trattato le questioni più importanti legate alla costruzione della Casarsa-Pinzano-Gemona (Pedemontana orientale), fortemente voluta da Venezia per collegarsi direttamente alla Pontebbana e osteggiata da Udine, che cercò di ritardarne l'esecuzione, ma anche le problematiche del completamento della tranvia Udine-S. Daniele fino a Pinzano, con lo spostamento della stazione di S. Daniele in altra zona del paese per servire anche il nuovo collegamento ferroviario (mai iniziato) Precenicco-Codroipo-S.Daniele-Gemona. Ha anche ovviamente parlato della linea Pinzano-Sacile (Pedemontana occidentale), inaugurata nel 1930 per soddisfare esigenze anche militari, e del collegamento Udine-Majano (Rivoli di Osoppo), voluto da Udine come "risarcimento" della costruzione della Pinzano-Sacile per drenare sulla capitale del Friuli tutto il traffico che si sarebbe originato dalla Pedemontana. Argomenti che sono stati ripresi in ogni tappa della staffetta, che ha avuto molta risonanza, ma finora non c'è stata alcuna buona notizia.

Claudio Canton

Quando sulla Pedemontana circolavano le ALn 556.1200 Pinzano, 18 agosto 1969 (foto R. Vecchiet)

Notizie FUC

Lunedì 29 ottobre si è sfiorato uno scontro frontale sulla Udine-Cividale. Lo Stadler in arrivo da Cividale, dopo la sosta a Remanzacco delle 8,11, è ripartito senza rispettare il rosso. Giunto nei pressi del cascamificio, all'uscita della curva che la linea compie in quel luogo, si è trovato di fronte l'altro Stadler appena partito dalla stazione di Udine. I due macchinisti hanno prontamente attivato la rapida, permettendo ai due convogli di fermarsi a circa 150 metri uno dall'altro. Il primo treno è poi retrocesso fino a Remanzacco per permettere l'incrocio. Non si sa se tutti i passeggeri dei due treni hanno capito cosa sia successo. Il macchinista ed il capotreno sono stati subito sospesi dal servizio e sono state aperte inchieste da parte della FUC, della Polfer e dell'Ustif. Si ipotizza che il personale di condotta si sia distratto facendo confusione sugli orari visto che c'era stato il ritorno all'ora solare.

Altri problemi sulla FUC: il 20 dicembre sono saltate le prime due coppie del mattino per un guasto alle automotrici e sempre in dicembre c'è stato un contrasto tra la direzione FUC e il Focus Group, che è costituito da pendolari nell'ambito delle procedure per la certificazione di qualità. Questo gruppo contesta alla FUC che dopo la prima riunione costitutiva non ha più risposto alle loro richieste di incontro per discutere sulle problematiche della linea come previsto dal regolamento di certificazione. La FUC ha risposto di essere in regola con gli adempimenti previsti dalle norme ed anche TÜV Italia, l'ente certificatore chiamato in causa, ha risposto che la FUC ha operato correttamente tanto da avere ricevuto il rinnovo della certificazione. Claudio Canton

Convegno alla CCIAA di Udine

Il giorno 3 dicembre presso la Camera di Commercio di Udine, si è tenuto il convegno "Il trasporto ferroviario nel FVG: salvaguardia e valorizzazione della rete ferroviaria esistente in attesa dei corridoi transeuropei" per fare un punto della situazione sul servizio ferroviario nella nostra regione. Animatore era Alessandro Puhali ed erano presenti vari ospiti tra i quali Romano Vecchiet; l'assessore regionale Riccardo Riccardi invece non ha potuto esserci.

Si è parlato sostanzialmente delle solite cose trite e ritrite sull'abbandono della nostra regione da parte di Trenitalia sia sul fronte interno (Roma-Milano) sia su quello internazionale. Poi Vecchiet ha illustrato la storia della Pedemontana e di come sia sciagurato chiuderla. L'impressione però è che si parlasse più da nostalgici appassionati, senza tenere veramente conto dell'effettivo bacino potenziale, e del fatto che la linea (per le merci) sia fortemente limitata nel peso assiale. Spesso si è fatto un paragone con la Merano-Malles, senza tener conto che le due linee non sono minimamente paragonabili sotto tutti i punti di vista.

Ha poi preso la parola un signore che lavora alla Corte dei Conti, dicendo che a breve partirà un'indagine su RFI per scarsa neutralità verso gli altri operatori e favoritismo verso Trenitalia. Ha sottolineato anche come molti beni demaniali della ferrovie, siano venduti a privati come se fossero beni qualunque, ipotizzando anche qui un reato.

Altri interventi hanno poi confermato più o meno le solite cose sui pessimi servizi in regione, e che la TAV sia inutile visto che l'attuale rete è sottoutilizzata. Daniele De Anna

Il Friuli Venezia Giulia ferroviario rischia l'isolamento?

L'OCSE (Organizzazione per la Cooperazione e lo Sviluppo Economico) ha realizzato, per conto della Camera di Commercio di Udine, un rapporto sulla logistica locale del Friuli Venezia Giulia. In esso si consiglia alla classe dirigente ed alla politica di prendere provvedimenti per evitare l'isolamento e l'irrilevanza strategica della regione. Le prime opere da realizzare in una rete ferroviaria sottoutilizzata e marginalizzata sarebbero la sistemazione del nodo di Udine, il raddoppio della Udine-Cervignano e lo sdoppiamento della tratta Bivio San Polo-Monfalcone in attesa della costruzione del Corridoio Mediterraneo (nuova denominazione del Corridoio 5 che unirà Algeciras nel sud della Spagna con il confine ucraino) e del Corridoio Baltico-Adriatico (che collegherà Helsinki con Ravenna), appena approvati definitivamente dalla Commissione Trasporti dell'Unione Europea. Inoltre viene consigliata anche una maggiore integrazione con i porti, gli altri terminal (es. aeroporti) e la filiera produttiva.

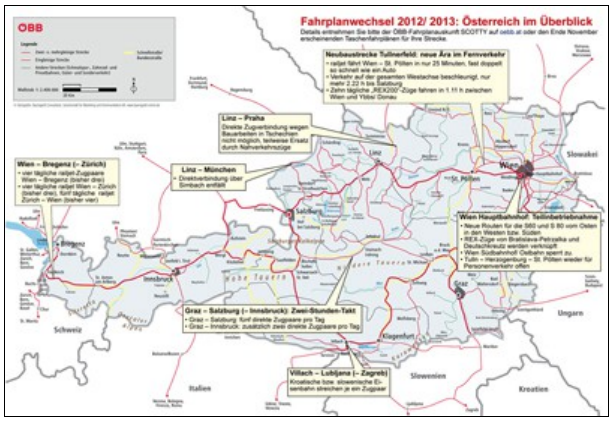
Concetti ribaditi in una riunione delle Associazioni degli Industriali di Veneto e FVG che puntano sulle linee AV/AC (il Veneto sarà interessato anche dal Corridoio Helsinki-La Valletta via Brennero) e dal nuovo presidente dell'Interporto di Cervignano che evidenzia anche la necessità di incrementare il trasporto su rotaia, pena una crisi di questa struttura.

In tema di interporti, durante l'assemblea di Unindustria di Pordenone è stato annunciato che quello di Pordenone sarà finalmente collegato alla rete ferroviaria.

Infine in tema di raccordi ferroviari la Regione ed ovviamente gli utilizzatori contestano i nuovi canoni, con aumenti molto elevati, che RFI ha imposto unilateralmente per il loro uso e gestione. Claudio Canton

Lo Stadler FUC ATR 110001 in mostra a Cividale il 25 giugno 2011 (foto C. Canton)

Le novità dell'orario ferroviario 2013 in Austria



Le novità schematiche dell'orario 2013 in Austria (fonte ÖBB)

Il nuovo orario ferroviario austriaco può prima di tutto beneficiare di alcuni miglioramenti infrastrutturali che sono stati portati a termine negli ultimi mesi: in particolare abbiamo la nuova linea ad alta velocità Vienna Südbahn-Sankt Pölten, che riduce i tempi di percorrenza verso Salisburgo; ad ovest abbiamo la nuova Unterinntalbahn in Tirolo, ovvero la nuova linea ad alta velocità tra Wattens e Kundl (40 km di lunghezza, di cui 35 km in galleria), che riduce le percorrenze dei treni che devono raggiungere Innsbruck provenendo da ovest; si sono infine conclusi il 30 settembre 2012 i lavori di risanamento della linea del Brennero tra Innsbruck ed il Passo, che hanno determinato non pochi disagi soprattutto per il traffico pendolare.

Naturalmente le linee ad alta velocità consentiranno ora ai convogli di punta delle ÖBB, i Railjet, di esprimere tutte le loro potenzialità e quindi garantire percorrenze migliori rispetto al passato, anche sulle lunghe distanze. A titolo di esempio, il collegamento Vienna-Salisburgo guadagna 23 minuti, il Vienna-Innsbruck 22 minuti, il Vienna-Bregenz-Zurigo 22 minuti in meno, il Vienna-Monaco di Baviera ha un risparmio di 25 minuti. Anche i Regionalexpresszüge verranno impostati ad una velocità di 200 km/h con benefici di percorrenza anche in questa categoria di servizi.

Con il cambio di orario, viene introdotto il cadenzamento bi-orario tra Salisburgo e Graz, dopo che il materiale rotabile aveva già ricevuto miglioramenti in precedenza; tra Vienna e Zurigo i collegamenti con Railjet passano a 4; il collegamento Vienna-Praga viene posticipato di un'ora; il collegamento Vienna-Sopron-Zagabria ed un Villaco-Zagabria vengono cancellati dalle Ferrovie Croate HŽ; per effetto di lavori pluriennali sulla rete delle Ferrovie Ceche, i due collegamenti Linz-Praga vengono soppressi, sostituiti da parziali collegamenti a livello locale. Il 9 dicembre 2012, giornata del cambio orario, è stata una data storica anche per le Ferrovie Austriache in quanto la linea suburbana S80 Vienna Hirschstetten-Vienna Meidling ha cominciato a fermare nella nuova Vienna Hauptbahnhof (costruita sul sito della vecchia Südbahnhof) aprendo così una nuova era nei trasporti ferroviari della capitale, anche se la nuova stazione principale diventerà effettiva nel 2015 con il completamento dell'intera struttura a servizio anche della Westbahn.

Per quanto riguarda gli Autozug della Deutsche Bahn, per il 2013 vengono cancellati tutti i collegamenti su Trieste (oltre che su Verona) e ridotti quelli su Villaco, tanto che qui si attesteranno solo quelli provenienti da Düsseldorf ed Amburgo, con aggiunta come novità di quello da Hildesheim.

Alessandro Fanutti

La nuova linea ad alta velocità dell'Unterinntal in Tirolo

Grande festa il 26 novembre 2012 a Radfeld in Tirolo per l'inaugurazione della nuova Unterinntalbahn, ovvero la ferrovia ad alta velocità della bassa valle dell'Inn: 40 chilometri di lunghezza, dei quali 35 in galleria, tra Baumkirchen (ad est di Innsbruck) e Kundl verso il confine tedesco di Kufstein, lungo l'asse TEN n. 1 Berlino-Palermo, che comprenderà anche il Brennerbasistunnel.

Il tracciato della nuova linea in Tirolo (fonte APA)

Nove anni di lavoro, 2,35 miliardi di euro spesi, il tunnel più moderno d'Europa con uscite di sicurezza ogni 500 metri ed un sistema di sicurezza treno Etcs livello 2, la nuova Unterinntalbahn sotterranea consentirà maggiori tracce sulla vecchia tratta all'aperto per i treni pendolari.

La cerimonia inaugurale ha visto la presenza del coordinatore della politica dell'Unione europea per le ferrovie Pat Cox, della signora Ministro del traffico austriaco Doris Bures e dei componenti del Governo del Land Tirolo.

L'esercizio commerciale è iniziato con la data del 9 dicembre 2012, cambio orario, da quando per andare da Innsbruck a Vienna bastano solo 4 ore e 15 minuti con i Railjet, sfruttando dalla stessa data anche l'apertura all'esercizio dell'altra nuova linea ad alta velocità Sankt Pölten-Vienna Südbahn.

Tra i 35 chilometri di galleria, il tunnel più lungo è quello di Stans-Terfens, oltre 10 chilometri, all'interno del quale è presente un terzo binario per il sorpasso dei treni e quindi un ulteriore aumento della capacità della linea, che ha una velocità potenziale di 250 km/h ma che verrà utilizzata in servizio commerciale solo fino a 220 km/h.

A Baumkirchen la nuova linea si congiunge con la anch'essa recente circonvallazione in galleria di Innsbruck, che permette quindi un collegamento diretto con l'asse del Brennero (futuro Brennerbasistunnel) senza passare per la Hauptbahnhof del capoluogo tirolese.

La nuova Unterinntalbahn si svolge per molti tratti del suo percorso in affiancamento alla linea storica di superficie, il che ha ridotto anche l'impatto ambientale, non tanto in termini di rumorosità ma di occupazione di spazio di un fondo valle già stretto di suo. Oltre Kundl, verso est, il tratto di nuova linea di 25 chilometri fino a Brannenburg è attualmente nella fase di progettazione (anche qui è previsto un tunnel di 10 chilometri di lunghezza, che sottopassa il fiume Inn e la stessa città di Kundl), mentre si sta solo discutendo per l'ulteriore prosecuzione fino al confine tedesco.

Vecchia e nuova linea affiancate in Tirolo (fonte Alptransit-Brennet.at)

Alessandro Fanutti

Nuovi collegamenti intermodali

Da giugno 2012 la Hupac di Chiasso, società svizzera per i trasporti intermodali, gestisce un nuovo proprio treno settimanale di container tra Edirne, sul confine turco-bulgaro e Vienna, per una percorrenza di oltre 1.500 chilometri.
La trazione è affidata alle compagnie ferroviarie Wiener Lokalbahn Cargo, GySev, DBSC Romania e BDZ Cargo (Ferrovie Bulgare); prossimamente è previsto un incremento della frequenza fino a tre partenze alla settimana.
Dal mese di novembre 2012 Hupac e Cemat hanno introdotto un nuovo collegamento intermodale tra il terminal di Busto Arsizio e quello di Barcellona Morrot; a regime sono previste due partenze settimanali per ogni senso di marcia ed il tempo di percorrenza è inferiore ai 3 giorni.
Il treno sfrutta il nuovo collegamento attraverso il tunnel del Perthus sotto i Pirenei, tra Perpignan e Figueres, evitando il trasbordo prima necessario alla stazione di Port Bou per il diverso scartamento dei binari. Infatti, il tunnel del Perthus fa parte della linea ad alta velocità verso Barcellona, a scartamento ordinario e consente alle unità di carico intermodale che arrivano dall'Europa occidentale di arrivare direttamente al nuovo terminale container di Barcelona Morrot.
Dal 15 ottobre 2012 anche la Kombiverkehr ha istituito analogo collegamento intermodale tra il terminal di Barcelona Morrot e quello di Ludwigshafen.

Alessandro Fanutti

Anche DB Schenker Romania traina il nuovo collegamento intermodale Edirne-Vienna (fonte cfr.net)

Tunnel del Perthus (fonte La Clau.net)

Rail Cargo Austria ritira oltre 2.000 carri difettosi

Due milioni di euro è il valore della fattura che Rail Cargo Austria dovrà pagare per la revisione straordinaria di circa 2.000 carri (in gran parte Eaos), che secondo l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria Italiana non rispondono alle norme UIC relativamente agli assi.
Il tutto risale al giugno 2012 quando a Bressanone è deragliato un convoglio merci con carri di Rail Cargo Austria, provocando due feriti e l'interruzione della linea del Brennero: in quell'occasione, dall'indagine emerse che il disco di un assale di un carro austriaco era allentato e quindi ha provocacato il sinistro, il che ha determinato dall'inizio di ottobre il divieto di circolazione in Italia di tali carri fino a nuova attestazione che gli assali sono a norma UIC.
Normalmente RCA si avvale per la manutenzione dei carri della ditta slovacca ZOS di Trnava e la prosecuzione del relativo contratto non è al momento prevista.

Alessandro Fanutti

I carri ÖBB deragliati a Bressanone (fonte Feuerwehr Brixen.com)

La ferrovia Roma-Pantano (Fiuggi) e la nuova Metro C

La mobilità pubblica della città di Roma ha recentemente ricevuto dei benefici con l'ampliamento della rete metropolitana ed in prospettiva ci saranno ulteriori novità.
Infatti, dal mese di giugno 2012 la Metro B è stata dotata di una diramazione che dalla stazione Bologna si dirige a nord, temporaneamente fino alla stazione Conca D'Oro, ma nel 2013 sarà anche completato il tratto fino alla stazione Jonio, nella zona nord di Roma.
In corso di realizzazione è invece la Metro C che andrà a collegare la stazione Clodio-Mazzini, a nord del vecchio capolinea della Metro A di Ottaviano, con Pantano, a sud est di Roma oltre il Grande Raccordo Anulare.
Proprio la costruzione della Metro C consente di cogliere l'occasione per dedicare una breve descrizione al "trenino" della storica ferrovia Roma Laziali e di quello che ne resta oggi: stiamo parlando della Roma-Pantano-Fiuggi-Alatri-Frosinone, che dalla lunghezza originaria di 137 chilometri del 1917, è ora ridotta ai soli 9 chilometri della tratta superstite Roma-Giardinetti, capolinea posto in prossimità dell'uscita n. 18 del Grande Raccordo Anulare sulla via Casilina.
La Roma-Alatri-Frosinone aveva lo scartamento di 950 mm, era elettrificata ed inizialmente aveva origine da piazza dei Cinquecento nella capitale; con la costruzione della nuova stazione Termini, il capolinea della ferrovia fu arretrato nel 1950 lungo la via Giolitti e questo determinò la perdita di molta utenza, costretta a percorrere più di 800 metri a piedi per raggiungere il capolinea degli autobus o la stazione della Metro B (successivamente realizzata) che si trovano proprio nella piazza dei Cinquecento.
Durante gli anni della sua vita, la Roma Laziali è passata sotto la gestione di diverse società: si può ricordare la Stefer, l'Acotral, il Cotral, la Met. Ro., anni durante i quali furono operate diverse riduzioni del percorso.
Già nel 1935 Frosinone non era più raggiungibile in treno, in quanto da Alatri il servizio era esercitato con autobus, ma anche il tratto Fiuggi-Alatri venne chiuso con il 1° maggio 1978; successivamente, per smottamenti in alcuni punti o mancanza di sicurezza del binario in altri, con il 1984 la linea termina a Pantano, quindi la tratta extraurbana vera e propria della ferrovia veniva a scomparire definitivamente.
Dal 1996 al 2006 anche la tratta Grotte Celoni-Pantano viene chiusa, ma solo per potenziamento della linea con caratteristiche di metropolitana, con predisposizione per la conversione allo scartamento ordinario in quanto questa tratta sarà utilizzata dalla Metro C.
Ma il 7 luglio 2008 viene chiusa anche la tratta Pantano-Giardinetti dal momento che la tratta trasformata e riaperta appena da due anni, non è adatta al servizio di metropolitana automatica (senza conducente) che nel frattempo l'amministrazione capitolina aveva deciso di adottare per la Metro C (rispetto al sistema in uso sulle Metro A e Metro B).
Ecco quindi che la nostra linea delle Laziali, dagli originali 137 chilometri si riduce agli attuali soli 9 chilometri, con l'ulteriore prospettiva di essere trasformata in linea tranviaria non appena la Metro C sarà completata.
La Metro C è attualmente in costruzione da parte di un consorzio di diverse imprese, con un costo preventivato superiore a 3 miliardi di euro per 70% in capo allo Stato, al 18%

Mappa Metro Roma

Cantiere stazione Malatesta Metro C (fonte Metrocspa.it)

Metro B alla stazione Eur Magliana Roma, 15 aprile 2011 (foto A. Fanutti)

in capo al Comune di Roma e per il rimanente 12% di competenza economica della Regione Lazio.
Tre saranno i punti di interscambio con l'esistente rete metropolitana: San Giovanni con la Metro A, Colosseo con la Metro B (che collega le stazioni Ostiense, Termini e Tiburtina) e Ottaviano con la Metro A; la lunghezza totale della linea sarà di 25,5 chilometri, con 30 stazioni, scartamento ordinario ed elettrificazione a 1.500 V corrente continua.
Dal punto di vista dell'entrata in servizio, a fine 2013 potrebbe essere in esercizio la tratta Pantano-San Giovanni, nel 2016 la San Giovanni- Colosseo e nel 2018 la Colosseo-Clodio Mazzini, con due anni di ritardo rispetto al cronoprogramma iniziale.
I convogli saranno del tipo "Metrò Automatico" Ansaldo Breda, già in servizio sulla rete di Copenaghen (comunque diversi dal "Val" della metropolitana automatica di Torino), a sei casse con 204 posti a sedere, per un totale di 30 unità.
Come si diceva più sopra, nel tratto terminale tra Giardinetti e Pantano la Metro C correrà proprio sul tracciato rinnovato della Ferrovia Roma-Fiuggi (Alatri-Frosinone).
Per questo oggi il servizio è limitato ai primi 9 chilometri, è esercitato in regime di tipo tranviario, l'elettrificazione è a 1.650 V corrente continua, lo scartamento di 950 mm con doppio binario ed un traffico di oltre 35.000 passeggeri al giorno.
Il servizio, attualmente gestito dall'Atac, è di tipo cadenzato con frequenza delle corse molto intensa; accanto alle elettromotrici storiche delle Laziali, comunque rinnovate nel tempo, il parco rotabile è costituito anche da 5 elettrotreni a 3 casse Ansaldo Breda del 1989 da 286 posti e 6 elettrotreni Firema del 1999 da 220 posti.
Partendo dalla stazione Termini, lato di via Giolitti, la linea passa a Porta Maggiore con fermata nei pressi dei fornici sotto le mura aureliane; oltrepassato a raso piazzale Labicano, il treno delle Laziali prosegue in sede propria lungo la via Casilina servendo i popolosi quartieri romani di Torpignattara, Centocelle, Torre Spaccata e Torre Maura.
La prevista riconversione in tranvia farà perdere completamente ogni riferimento al passato di questa storica ferrovia, rendendo sempre più lontani anche nei ricordi i tempi nei quali con il trenino delle Laziali si andava anche alle terme di Fiuggi.

Alessandro Fanutti

Stazione Laziali di via Giolitti.
Roma, 15 aprile 2011 (foto A. Fanutti)

Notizie Flash

Le biglietterie delle stazioni di Gemona e Tarvisio Boscoverde con la fine dell'anno sono state nuovamente chiuse; la cooperativa che le aveva in gestione è stata così costretta a licenziare le 4 persone che se ne occupavano. Trenitalia ha sostituito le persone con le biglietterie automatiche che però accettano solo Bancomat e carte di credito e non emettono i biglietti del servizio integrato treno+bus, che non sempre è facile reperire neppure nelle rivendite autorizzate. A favore del mantenimento delle biglietterie si sono schierati i comitati dei pendolari, i Comuni e la Regione, che fanno notare che è una situazione che si ripete per l'ennesima volta.
Proteste anche a San Giovanni al Natisone dove la biglietteria automatica, che anche qui accetta solo carte di credito, è spesso fuori uso. Proteste anche per la sala d'attesa ed i servizi igienici chiusi.
A Manzano invece è stata effettuata una sistemazione della stazione con la rimozione di scritte e manifesti abusivi sulle pareti, il taglio dell'erba nella zona verde, e l'installazione di panchine e cestini.
A San Giorgio di Nogaro sono stati riaperti i servizi igienici che ora sono gestiti dal barista.
Infine la Regione ha deciso che i soldi incassati con la penale pagata da Trenitalia per i disservizi (500 mila euro) saranno destinati al miglioramento dei servizi nelle stazioni.

Claudio Canton

Il progetto Micotra è stato prorogato di sei mesi, quindi il collegamento Udine-Villach FUC-ÖBB proseguirà fino a dicembre 2013. Dal 5 gennaio inoltre viene istituito un servizio di bus per collegare le piste da sci di Tarvisio con la stazione di Boscoverde in coincidenza con i treni Micotra.

Claudio Canton

Con il nuovo orario è stato soppresso l'ICN 772/773 Trieste-Roma, e viceversa, via Cervignano. E' stato sostituito da un nuovo InterCityNotte via Udine/Treviso numerato ICN 770 fino a Udine e ICN 771 da qui a Roma; il corrispettivo è numerato ICN 774 fino a Udine e ICN 775 da qui a Trieste. Numerose sono state le proteste da parte di chi lo utilizzava; c'è stato anche l'intervenuto delle regioni FVG e Veneto, con l'assessore alla mobilità di quest'ultima che aveva dichiarato di avere raggiunto un accordo per il suo ripristino, ma Trenitalia è rimasta sulle sue posizioni.

Claudio Canton

La regione FVG ha approvato il progetto preliminare (nato nelle facoltà di architettura delle università di Udine e Trieste) per la costruzione del polo integrato ferrovia, strada e aeroporto a Ronchi dei Legionari. Le nuove stazioni ferroviaria e degli autobus saranno costruite di fronte all'aerostazione a cui saranno collegate con una passerella pedonale. Il piano ha un valore di 17 milioni di euro.

Claudio Canton

La chiusura notturna dello scalo di Cervignano ha comportato anche la chiusura del Ferrotel che serviva la struttura. Questo albergo offriva 50 camere al personale viaggiante ed ai trasfertisti e dava lavoro a 5 persone che sono state licenziate.

Claudio Canton

In occasione della festa della zucca di Venzone, che si è tenuta il 27 e 28 ottobre, sono stati istituiti a cura dell'assessorato regionale ai trasporti molti treni straordinari sulla tratta Udine-Venzone sia il sabato che la domenica. Claudio Canton

La sera del 6 dicembre i ferrovieri in servizio allo scalo di Cervignano hanno scoperto 13 clandestini, presumibilmente algerini, che si erano nascosti in un carro merci, che trasportava concimi, diretto al locale Interporto. Hanno sentito delle urla provenire dall'interno del carro ed hanno avvisato la Polfer, poi hanno aperto il portellone causando la fuga dei clandestini che si sono dileguati prima dell'arrivo della polizia.
Claudio Canton

A metà dicembre sono stati tagliati i binari interni dello scambio inglese che dal binario 4 portava nel piazzale del deposito locomotive di Udine. Daniele De Anna

Dal 31 dicembre la stazione di Udine non effettua più il servizio di carrellamento dei carri ferroviari. Il loro trasferimento su carrello stradale avveniva nello scalo Sacca, nei pressi della nostra carrozza.
Claudio Canton

La ditta Eurotech di Amaro ha stipulato un contratto di 1,2 milioni di dollari con la Washington Metropolitan Area Transit Authority, nota anche come DC Metro, per la fornitura nei prossimi due anni del proprio computer mobile rugged DuraCOR. Con questi computer la WMATA intende migliorare e garantire l'affidabilità della sua flotta di mezzi ferroviari con l'acquisizione accurata del chilometraggio per avere una gestione ottimizzata delle manutenzioni sui mezzi e delle configurazioni dei convogli. Claudio Canton

Immagine invernale della Taurus 183 003 di Arriva ripresa a Landshut (BAV) HBF il 30 novembre 2010 da Guenter Berget

Trainwatching

Il convoglio Micotra dalla metà di dicembre ha in composizione 3 carrozze al posto delle precedenti due carrozze ed un bagagliaio. Probabilmente nel periodo di fine anno si prevede un aumento dei passeggeri, mentre le biciclette in questa stagione sono poco usate.
Claudio Canton

Il 21dicembre è stato presentato nella stazione di Udine il primo dei quattro nuovi convogli a due piani Vivalto acquistati da Trenitalia con il contributo della regione Friuli Venezia Giulia per migliorare i servizi sulle linee regionali.
Inoltre nella primavera del 2013 dovrebbero entrare in funzione i nuovi otto convogli Civity della CAF acquistati interamente dalla regione. Il primo è arrivato in Italia alla fine di luglio ed è stato trasferito a Firenze dove avvengono le prove per le certificazioni necessarie alla circolazione sulle linee italiane. Intanto proseguono le consegne degli altri convogli. Questi elettrotreni sono lunghi 92 metri, hanno una capienza di 296 posti a sedere e velocità massima di 160 km/h. Sono classificati ETR 563.
La regione inoltre stanziato un ulteriore finanziamento per l'acquisto di altri 4 convogli Civity (2 però erano già in opzione con il primo ordine), in questo caso policorrente per poter circolare anche in Slovenia e Austria e che probabilmente saranno classificati ETR 569.
Claudio Canton

La FUC ha installato dei cassoni su alcuni dei carri acquistati nei mesi scorsi per adibirli al trasporto di segatura o altro materiale derivato da triturazione del legname.
Daniele De Anna

Il 24 dicembre il regionale R 2453 Udine-Venezia in transito a Casarsa aveva la carrozza semipilota insolitamente di tipo MDVC con testata piatta. Giampaolo Scodellaro

I treni si dice siano sempre in ritardo, ma il regionale R 11018 Venezia-Udine del 31 dicembre lo era davvero e di molto: i display interni delle carrozze Vivalto riportavano la data del 1 gennaio 2000!
Giampaolo Scodellaro

Automotrice diagnostica Caronte in sosta a Udine Sacca il 6 ottobre 2012 (foto C. Canton)

La mostra per i 30 anni della SAT

Si è tenuta nei due fine settimana compresi tra il 16 ed il 25 novembre presso la sala polifunzionale della 5ª Circoscrizione del Comune di Udine a Cussignacco la mostra per il 30° anniversario della SAT.
La sala gentilmente messa a disposizione dal Comune di Udine è più piccola di quella dell'ex cinema ferroviario che era stata utilizzata per la precedente mostra per i 25 anni del del gruppo, perciò è stato possibile esporre meno materiale rispetto a 5 anni fa.
Inoltre c'era solo un plastico a disposizione e per un momento c'è stata la possibilità che nemmeno questo fosse disponibile perché, per verificare la sua trasportabilità dopo alcuni lavori di ampliamento, si era verificato un danno ad uno dei moduli fondamentali. Per fortuna il suo costruttore, Andrea Zilli, è riuscito a ripararlo in tempo; in ogni caso l'AFP di Portogruaro era disponibile ad intervenire con il suo plastico.
Il plastico di Andrea è denominato "La Chiusa" ed è ispirato ad una linea Pedemontana; comprende una stazione a due binari con un piccolo scalo merci ed i due tratti di linea ad essa afferenti sui quali sono presenti quattro ponti e due gallerie. Sul retro è predisposto uno scalo "nascosto" in cui ricoverare i convogli in modo da alternarli nella circolazione.
L'ambientazione è in epoca III-IV ed il funzionamento può avvenire sia analogicamente che digitalmente.
Erano anche esposti il diorama della stazione di Udine in scala N, due moduli del plastico in costruzione di Alfio Spoto ed i due moduli con il ponte stradale/ferroviario del plastico "Alba" di Lorenzo e Paolo Mazzitelli, che al momento non è operativo perché smontato causa trasloco.
Sul palco della sala, che può essere utilizzata anche come teatro, era stato allestito, attorno alla locomotiva tipo U con carrozza a scartamento 5" di Roberto Vassilich, un circuito in scala LGB. Un altro piccolo circuito in scala H0 dove i bambini potevano provare a giocare con il trenino era stato predisposto in un angolo della sala.
In ben sette bacheche illuminate erano esposti modelli in scala H0, che in questa occasione rappresentavano le locomotive che nel corso degli anni sono state assegnate al deposito locomotive di Udine, nonché le

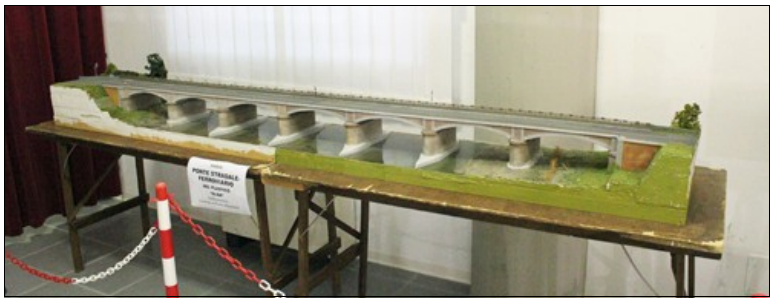
Panoramica della mostra nella sala polifunzionale della 5ª Circoscrizione di Udine (foto C. Canton)

A lato Panoramica del plastico "La Chiusa" di Andrea Zilli

Sotto a sinistra Incrocio tra due treni passeggeri nella stazione di La Chiusa

Sotto a destra Una Gr 880 manovra alcuni carri verso lo scalo merci

(foto C. Canton)



La bacheca con le locomotive del dep. loc. Udine (foto P. Mazzitelli)

Dall'alto
Moduli del plastico in costruzione di Alfio Spoto
Moduli con il ponte stradale/ferroviario del plastico "Alba" di Lorenzo e Paolo Mazzitelli
Il diorama in scala N della stazione di Udine con la tettoia (ep. II)
(foto C. Canton)

altre locomotive, automotrici ed elettromotrici che hanno fatto e fanno servizio a Udine. Completavano l'esposizione una parata di Taurus e la classica vetrina dove viene fatto il confronto tra le principali scale di riproduzione. Nella parte bassa delle bacheche erano invece esposti vari cimeli ferroviari.
Infine erano esposti il modello della distribuzione Walschaerts ed una serie di fotografie inerenti la stazione di Udine, la Pontebbana e la Pedemontana.
L'affluenza di pubblico nei sei giorni di apertura della mostra è stata buona e più di qualche persona si è interessata alla nostra attività.
Invece l'incertezza della disponibilità di plastici ha fatto riflettere alcuni soci sulla possibilità di realizzare una serie di moduli da mettere a disposizione per eventuali nuove mostre.

Claudio Canton

A sinistra Locomotiva tipo U a scartamento 5" (foto C. Canton) e la stessa con il circuito in scala LGB (foto P. Mazzitelli)

Una parte del pubblico presente all'inaugurazione (foto P. Mazzitelli)

il tender
N° 67 - Anno 17 (N° 4 / 2012)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio